

GY. LOVASSY KLÁRA

A veszprémi völgyhíd építése a kivitelező szemével

In memoriam Gáspár Ernő (1908–2009)

1936-38 között, a 8.sz., Székesfehérvár – Graz közötti főközlekedési út szerves részeként Veszprém város belterületén megépült a Szent István völgyhíd. A különleges mérnöki létesítmény – hazánkban a Duna-hidakon kívüli, korának leghosszabb, vasbetonból készült völgyáthidalása – Folly Róbert tervei alapján, másfél év alatt elkészült. A kivitelezés egyik irányítója Gáspár Ernő itt kezdte mérnöki pályafutását, majd hosszú évtizedekig Erdélyben folytatta. 2008. december 6-án, 100. születésnapján Kolozsvárott köszöntöttük. 2009. júliusában hunyt el. Gáspár Ernő Veszprémbe két alkalommal – 1985-ben Kiss Tamás városi főépítésznek, majd 1995-ben e sorok írójának – mesélt a kivitelezésről, az érdekes technikai megoldásokról, a viaduktot építő munkásokról. A cikk e beszélgetések részleteit mutatja be archív építéskori fényképekkel.

Gáspár Ernő aranydiplomás kolozsvári építőmérnök, a viadukt egykori építője 1985-ben Veszprémbe látogatott. Kiss Tamás¹ városi főépítész irodájában akkor elhangzott hiteles visszaemlékezései „A völgyhíd építését irányító mérnökcsoport tagja volt” címmel „A Veszprémi völgyhíd ötvenéves” c. kötet (Veszprém, 1988)² legértékesebb, leghitelesebb részévé váltak.

Gáspár Ernő gyémántdiplomás kolozsvári építőmérnök, a viadukt egykori építője 1995-ben ismét Veszprémbe látogatott. E sorok írójának kíséretében meglátogatta egykori munkáinak helyszíneit, majd archív képek segítségével idézték fel a hat évtizeddel ezelőtti építkezés emlékeit.

Ernő bácsi kiegészítette, pontosította a fenti kötetben leírt visszaemlékezést. A teljes beszélgetést a Magyar Építőipari Múzeumban diktafonon rögzítették.

Amikorra a visszaemlékezés nyomtatásban is megjelent, Ernő bácsinak már a rubindiplomát is elküldték Kolozsvárra.

Bár nagyon megérdemelte volna, a platinadiploma átadását már nem érthette meg; 2009. júliusában magányosan, örökre elaludt.

ÉLETRAJZI ADALÉKOK

1908. december 6-án, Susákon (Fiume mellett) született, mivel apja ott teljesített akkor vasúti szolgálatot. Családja ős-erdélyi; édesapja gyulafehérvári származású, anyai ági dédnagyapja volt Balázsfalva első orvosa. Középiskolai tanulmányai, majd rövid katonaság után a budapesti műegyetemi évek következtek. 1935. július 15-én vette át a 72. sorszámú díszes diplomát. Először a Csengery és Pallay Építő Vállalatnál a Hajmáskér közeli útépités robbantásainál dolgozott, majd

¹ Építészmérnök, városrendező, jelenleg nyugdíjasként Veszprémbe él.

² in: A veszprémi völgyhíd ötvenéves – Az építési és történeti kutatások eredményei. Veszprém, 1988. Szerkesztő: Kiss Tamás 19–27.

1936 őszén a Palatinus Rt. átkérte a veszprémi viadukt építéséhez. Bár ifjú mérnökként már Veszprémben is udvarolgatott, a szíve visszahívta Erdélybe, a vasúthoz. Kolozsvárott alapított családot. *Élete során 153 hidat, 5 alagutat épített, majd 1975-ben nyugdíjba vonult.*

Felesége már régen meghalt. Gépészmérnök fia családjával együtt Amerikában, néhány távolabbi rokona szerteszét él a világban. Ernő bácsi pedig teljesen egyedül maradt emlékeivel kicsi kolozsvári otthonában, ahol több mint nyolcvan éve lakott, s amelynek falait hídjai – köztük a veszprémi völgyhíd – díszítették.

Itt köszönthettük 2008. december 6-án 100. születésnapját unokaöccse: BARACS DÉNES, az MTI ismert újságírója, valamint barátai, tisztelői, szurkolótársai körében. Veszprém város polgármesterének köszöntését, ajándékát e sorok írója adta át az ünnepeltnek.

#

Az 1988-ban – több családtól is – előkerült Palatinus-album képeit nézegetve mesélt Ernő bácsi a viadukt építéséről.

Alább következzen beszélgetésünk.

- Hát a legtöbb kép a Palatinus-albumból az én felvételem. Ezért csak két olyan képet látok, amin rajta vagyok.
- Egy éve voltam már mérnök, ez volt az első komoly hídépítés az életemben. Főleg az állványozás és a betonozás kérdése foglalkoztatott.
- Bár az én feladatom a bevágás építése volt, de nem foglalta le az egész időmet, így a többit a hídnál hasznosítottam. GLÜCKLICH GYULA volt a főépítésvezető a hídnál, az építésvezető LAKOS GERGELY, én meg a bevágásnál és a hídnál 50-50 %-ban az építésvezető.
- Az egyetemen megtanultuk az elméletet – kiváló professzoraim voltak – de gyakorlat kevés volt. Voltak olyan szakkifejezések a kivitelezésben, amelyeket nem ismertem. Úgy, hogy nagyon kellett vigyáznom, hogy az építkezésen a munkások előtt fel ne süljek. Volt annyi eszem, hogy egy-egy olyan részletkérdésben, amikor kiderülhetett, hogy nem értek hozzá – „mérnök úr, ezt hogy képzelem el, hogy csináljam?” – ra „Fritz úr, tudja maga azt nagyon jól, magyarázza csak el magának, jobb tanítóra nem is bízhatnám” volt a válaszom.
- Büszke voltam arra, hogy a pallér, mint zöldfülű mérnököt, nem nézett le.
- A veszprémi munka a Templom utca végétől a híd utáni szegényházig tartott. Mi építettük a Sintérárok feletti boltozott hidat, a szikla-bevágást és a Séd-völgyet áthidaló két nagy vasbeton műtárgyat.
- *Időben hogy készült a boltozott híd, a szikla és a viadukt?*
- Teljesen párhuzamosan. Nagyon siettünk a boltozott híd elkészítésével, hogy a bevágásból kitermelt anyagot be lehessen építeni, feltölteni a völgyet. Itt egy probléma volt; eredetileg a tervező ferde ill. megdőlt boltozatot akart. Ebbe PRÓDER FERI³ nem egyezett bele, csak úgy, hogy lépcsős legyen. Az alapozás mindenütt vízszintes. Ha ferde az alapozás és egybe betonozzuk, akkor csúszna. Szóval a kitermelt föld zömét ide tettük a boltozat fölé. Szóval a szikla bontása volt a feladatom. Eleinte kezdtük paxittal. Aztán rájöttünk, a dolomitközet tele van üregekkel, a paxit nem elég merev, tehát kifolyt. Akkor tértünk át az ekrazitra és Tri2-re.

³ Próder (Börzsönyi) Ferenc (1901-1943) építőmérnök, a völgyhíd megálmodója. A vár fokáról készített fényképfelvételre ő rajzolta be a híd ívét, majd e fénykép alapján rendelték meg Folly Róberttől a további tervezési munkákat. A veszprémi m. kir. Államépítészeti Hivatal alkalmazottjaként vett részt a viadukt építésében.

- *Vita volt-e az építésvezetővel, tervezővel a munka során?*
- GLÜCKLICH GYULA főépítésvezető kiváló szervező volt, s mint mérnök is kiváló volt. Olyan tökéletes összhangban folyt az egész munka, hogy példa lehet ma is. Jó volt vele dolgozni, tőle tanulni.
- FOLLY RÓBERT⁴, a tervező hihetetlen bizalmatlan ember volt. Senkiben nem bízott. Kiváló tervező volt, de egymaga csinált mindent: a pauszpapiros felrajzszögezésétől egész a rajzolásig, tuskihúzásig, kottázásig mindent! A műszaki leírást sajátkezűleg – még írógépen se!! Ezért volt nagyon nehéz tőle egy-egy résztervet is megkapni.
- Folly Róbert vezette az újjáépítést. Rajzai alaposak, aláírtak és rengeteg megjegyzéssel tarkítottak. Ekkor már torokrákkal küszködött, beszédét nehezen lehetett megérteni.
- Aztán az állványozásról ilyen képünk van...itt a következő: lóval vontatják a fákat, 15 m-nél hosszabb gerenda nincs, vastag a Séd vize és ez már a vasbeton-szerelés.
- Az alapterv megvolt, a fő méretek megvoltak, az állványozás tervét – kár, hogy nincs sehol felvétel a zsinórpadról – szóval a Sédre letettük – mint egy óriási rajzasztalra – arra kirajzoltuk 1:1 léptékben természetesen az állványozás minden egyes legkisebb részletét, és ott az ácsok szabták le – megszámozva minden egyes munkadarabot.
- Csillepár azért van itt, mert a bevágásból kikerülő anyagból építettük a kilátót is. A nagyív és a kisívek között, ha jól emlékszem, 7 m hosszú. Ez is Próder Feri ötlete volt: töltsük fel a kilátó helyét, mert nem volt már hová tenni a fölösleges földet.
- Ez a kép nem sokkal a betonozás előtt készült. Szóval a felvonó – a lift már megvan, de a csúsztatópálya még nincs.
- A csillék a vontatópályán futottak, innen voltak a vályúk. A csillén a betont felhúztuk, innen öntöttük vagy jobbra, vagy balra. A vályú 4-5 m-es darabokra volt osztva. Ide kellettek a 15 m-es dúcok.
- A befogott ív statikailag háromszorosán határozatlan. Amikor leeresztettük az állványt, ha nem építettünk volna bele csuklókat, akkor megrepedezett volna. Nagyon érzékeny a háromcsuklós ív, a befogott ív a mozgásokra. Tehát akkor építettünk egy ilyen csuklót, a híd egy részén az ívet kiöntöttük betonnal, de a csuklóknál egész keskeny felületen, ami mozgatni engedte egy kicsit. Így a mozgás a három csukló helyére koncentrálnak. Amikor már megkötött a beton, akkor betonoztuk be végleg.
- *Gleichnifa volt?*
- De mennyire! Amikor kész lett, akkor.
- *Ernő bácsi! A hídon az elmúlt hatvan évben a háborús károkon túl jelentősebb statikai probléma nem volt. Vízelvezetési, dilatációs és esztétikai javításokra kellett sort keríteni. Mi ennek a titka?*
- Hangsúlyozom, hogy a beton készítéséhez Dráva-kavicsot és nem veszprémi murvát hasz-

⁴ Folly Róbert (1889-1965) a budapesti Műegyetemen 1915-ben szerzett mérnöki diplomát. 1924-től önálló tervező irodát nyitott. Magyar Életrajzi Lexikon I. 523.

náltunk! Földnedves betont használtunk. Döngöltük először kézzel, majd vibrátorral, végül a vasak között mélyvibrálással – tehát háromszoros tömörítéssel készült, így tömörítetlen felület gyakorlatilag nem maradhatott.

- Esetleg felületes munka miatt maradhatott porózus beton, de ezt nem tudom elképzelni. Egyébiránt ha egy 1936-ban megépített vasbeton szerkezetet csak 1984-ben kell először újítani, akkor azt hiszem, fejet hajthatunk az akkori munkások előtt! Valamennyiünk érdeme, nem csak a három építésvezetőé.
- *Ami állandó, egyre erősödő forgalomnak volt kitéve... Ernő bácsi első hídján mit tanult?*
- Precizitást, pontosságot, fegyelmet, helyzetfelismerést és alkalmazkodást...
- Azt még bevezettem a munkálataimnál, ha egy rozsdás szöget találtam – később, a szocialista rendszer alatt is – figyelmeztettem a munkásokat, ha még egyszer ilyent talállok, az ácsok fizetéséből levetetem. Ettől rend lett. A kihúzott szögeket az ácsinasok kiegyengették. Ez volt az általános mentalitás.
- Ez volt az első hidam, a többi vasúti híd volt. Még 152 hídnak az építését vezettem le, de ilyen tökéletes összhangban nem volt a többi!
- *Milyen a viadukt most, hogy 30 éve nem látta?*
- A viadukt ugyanaz. A város nagyon más. Szép, életteli.
- Jó itt lenni.

(Veszprém, 1995. szeptember 11.)

#

Amikor 2009. júliusában Ernő bácsi halálhíre Veszprémbe ért, már eltemették Kolozsvárott. Néhány nap múlva korán reggel – teljesen szokatlan módon – szivárvány íve jelent meg nyugaton, a völgyhíd nagy íve felett. Így búcsúzott tőle szeretett városa, Veszprém, a természet leglátványosabb, legszebb képződményével.

Néhány órára tehető az együtt töltött időnk a gazdag, eseményekben dús 101 évhez képest... mégis nagy kár, hogy nem folytathatjuk a beszélgetéseket. Emlékét szeretettel, kegyelettel őrizzük.

A szerző címe:

Gy. Lovassy Klára
Magyar Építőipari Múzeum
lovassy.klara@invitel.hu



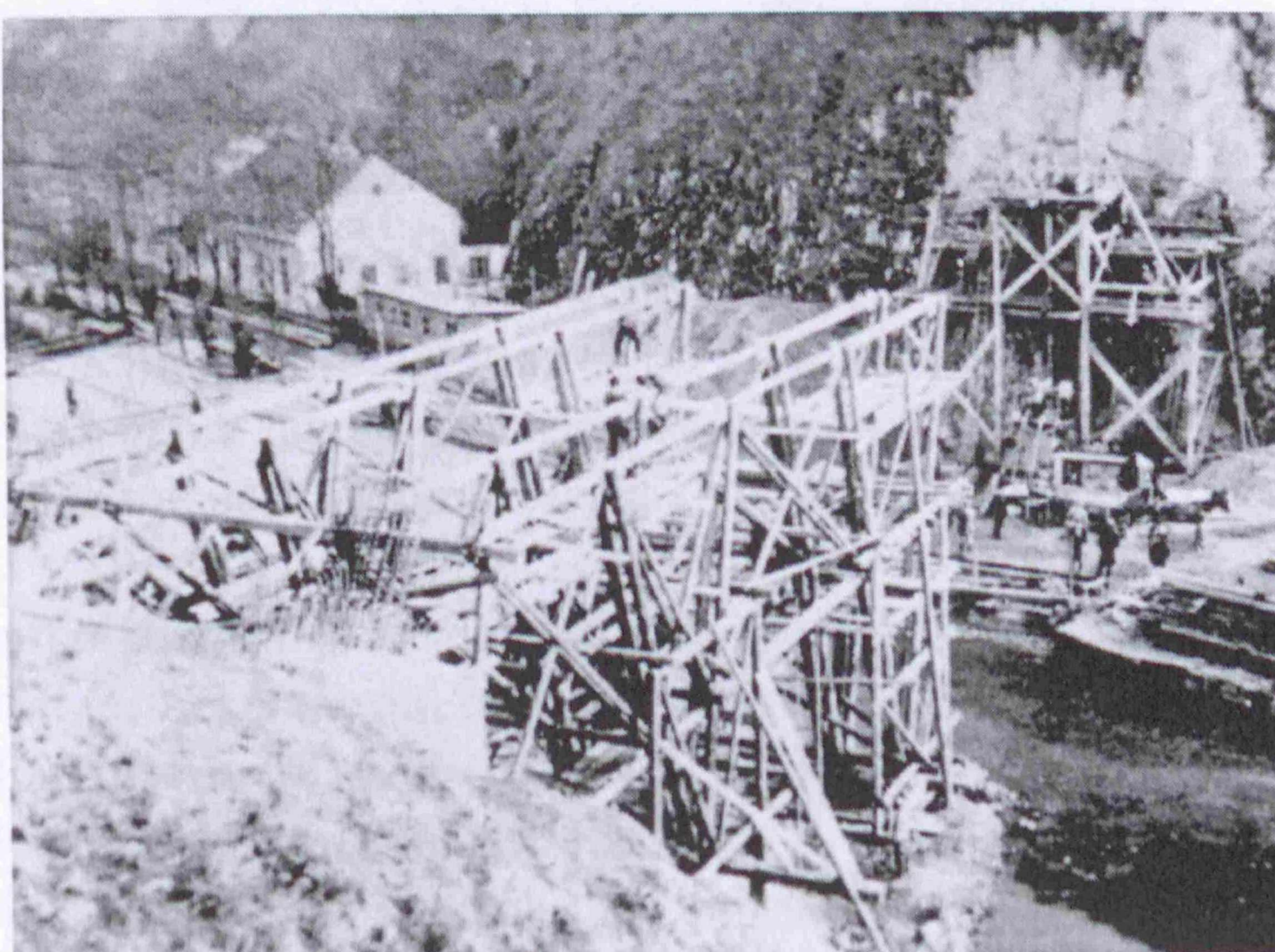
Picture 1: Ernő Gáspár and the viadukt St. Stephan

1. kép: Gáspár Ernő és a Szent István völgyhíd



Picture 2: Ernő Gáspár, the author and the album with the pictures about the building process

2. kép: Gáspár Ernő, a szerző és az építés képeit tartalmazó album

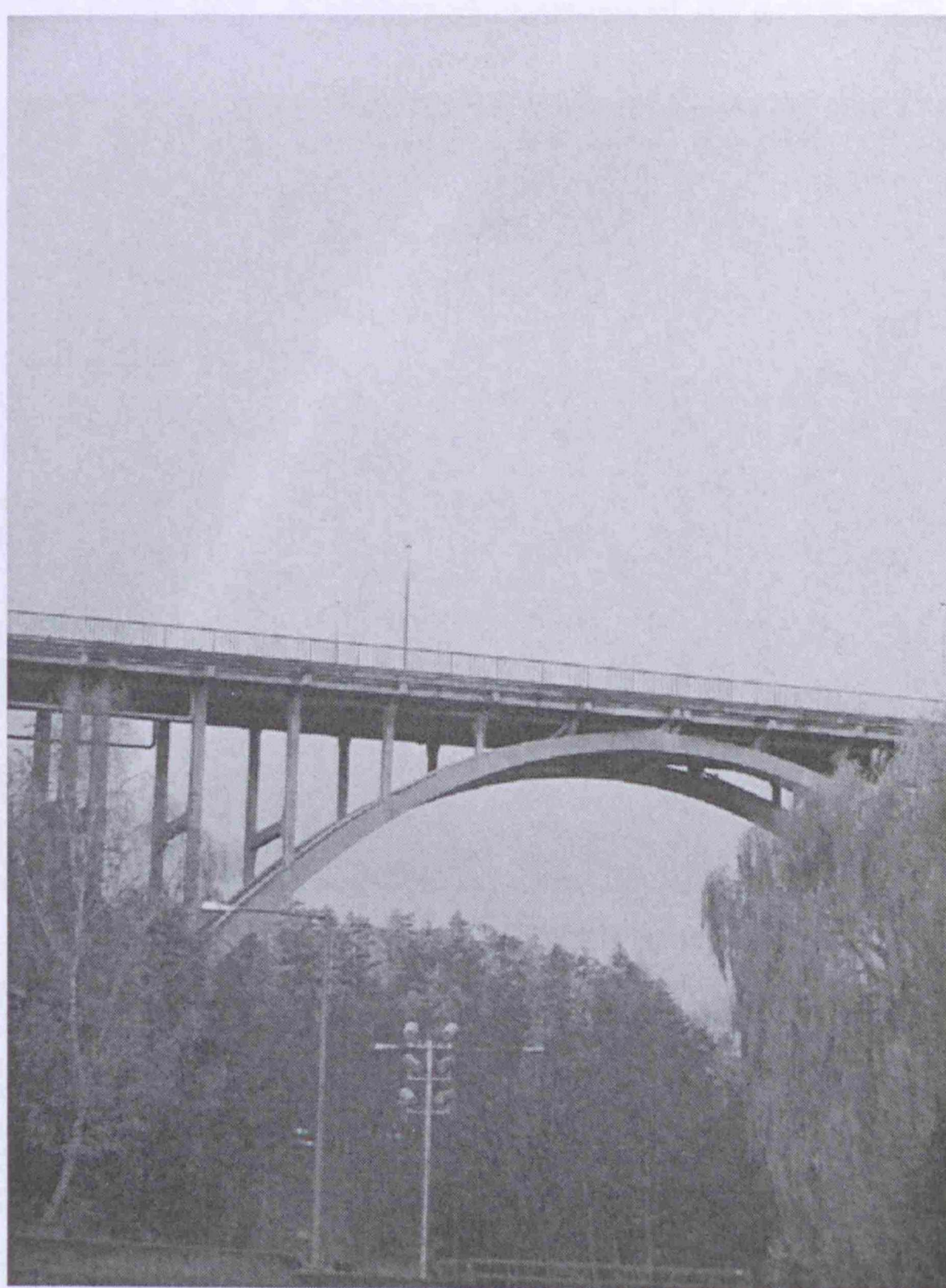


Picture 3: The scaffolding of the viadukt

3. kép: a híd állványzata



Picture 4: Blasting works
4. kép: Robbantási munkálatok



Picture 5: The viadukt today
5. kép: A völgyhíd ma